



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

10^a COMMISSIONE PERMANENTE (Industria,
commercio, turismo)

AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DELLA FEDERAZIONE
ASSOCIAZIONI ITALIANE CONCESSIONARI PRODUZIONE
AUTOMOTORISTICA (FEDERAICPA), DOTTOR PAVAN
BERNACCHI, IN RELAZIONE ALL'ATTO COMUNITARIO N. 53,
RECANTE «IL FUTURO QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI
CONCORRENZA APPLICABILE AL SETTORE
AUTOMOBILISTICO» (COM 2009 (388) DEF.)

126^a seduta: mercoledì 24 febbraio 2010

Presidenza del presidente CURSI

I N D I C E

Audizione del presidente della Federazione associazioni italiane concessionari produzione automotoristica (Federaicpa) Filippo Pavan Bernacchi, in relazione all'Atto comunitario n. 53, recante «Il futuro quadro normativo in materia di concorrenza applicabile al settore automobilistico» (COM 2009 (388) def.)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 6		* PAVAN BERNACCHI	Pag. 3, 6
GRANAIOLOLA (PD)	6			

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari:: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Filippo Pavan Bernacchi, presidente della Federazione associazioni italiane concessionari produzione automotoristica (Federaicpa).

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente della Federazione associazioni italiane concessionari produzione automotoristica (Federaicpa) Filippo Pavan Bernacchi, in relazione all'Atto comunitario n. 53, recante «Il futuro quadro normativo in materia di concorrenza applicabile al settore automobilistico» (COM 2009 (388) def.)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, del presidente della Federazione associazioni italiane concessionari produzione automotoristica (Federaicpa), dottor Filippo Pavan Bernacchi, in relazione all'Atto Comunitario n. 53, recante «Il futuro quadro normativo in materia di concorrenza applicabile al settore automobilistico» (COM (2009) 388 def.).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Rivolgo un saluto di benvenuto al dottor Pavan Bernacchi e, ringraziandolo per la sua presenza all'odierna seduta, gli cedo subito la parola.

PAVAN BERNACCHI. Signor Presidente, signori senatori della Repubblica, intanto vorrei ringraziarvi per questa audizione, che si svolge su un tema che ha particolare rilievo, quello del futuro del quadro legislativo comunitario a disciplina del settore della vendita e assistenza degli autoveicoli.

In premessa mi permetto di presentarmi: mi chiamo Filippo Pavan Bernacchi e sono il nuovo presidente della Federaicpa, una federazione che rappresenta tutti i concessionari italiani di autoveicoli commerciali e veicoli industriali per 3.800 aziende, 173.000 addetti, per un peso economico e sociale, in termini di apporto al PIL italiano, pari al sei per cento, e con un'incidenza di circa il 45 per cento sull'occupazione totale del comparto. Insieme ai costruttori e ai fornitori arriviamo a pesare il 12 per cento del PIL e ad occupare 400.000 addetti. Questi sono i valori in gioco molto importanti non solo per l'Italia ma anche per gli altri Paesi europei, tanto è che questa è la ragione per cui il settore ha sempre beneficiato di una regolamentazione specifica.

Al fine di fronteggiare nel modo più efficace i problemi che da tempo affliggono il settore, abbiamo chiesto di mantenere in essere la disciplina attuale, il Regolamento n. 1004 del 2002 che è in vigore, senza soluzione di continuità, dal 1985. La Commissione europea invece, a nostro avviso senza motivo, ha deciso di disciplinare il settore come gli altri, quindi di fare una verticalizzazione pura, ignorando le specificità che fino ad oggi aveva invece ammesso sin dal 1985. Credo che questo non vada incontro né alle esigenze del settore né a quello dei clienti. Questi ultimi, infatti, anche dai recenti studi che abbiamo svolto, vogliono interfacciarsi con aziende sane, che non creino problemi, anche in caso di fallimento delle aziende concessionarie, e usufruire di servizi rapidi sia per l'assistenza sia per la reperibilità dei ricambi. Quindi, i clienti, differentemente da quanto si ritiene, non hanno come unico obiettivo quello di acquistare al prezzo più basso ma anche altri desideri.

Importante è la tutela dei concessionari nei rapporti dei costruttori. La crisi industriale in atto sta infatti portando ad una concentrazione dei costruttori; c'è un'eccedenza globale dell'offerta da svariati anni che pesa più o meno per il 30 per cento; ciò vuol dire che ogni anno in Europa vengono prodotte circa 2,5 milioni di auto in più di quello che il mercato potrebbe ragionevolmente assorbire. Naturalmente ciò avviene per una ragione di equilibrio sociale nei Paesi dove sono dislocate le fabbriche, dove è difficile riconvertire gli stabilimenti nonché ricollocare il personale. Quindi, tale sovrapproduzione arriva a valle dove ci sono i concessionari e distrugge ogni tipo di redditività perché ci sono spinte dei costruttori affinché i concessionari si facciano carico di queste vetture in eccedenza. Il 47 per cento dei concessionari italiani di tutte le marche nel 2008 ha chiuso in perdita; nel 2009 abbiamo stime secondo le quali andremo oltre il 50 per cento; nel 2010, stante la mancanza di rinnovo degli incentivi, la perdita sarà molto più elevata.

Le aziende che non possono produrre utili sono aziende che non possono investire in risorse umane, immobili, attrezzature, non possono aggiornare il personale; in sintesi, non possono proiettarsi verso il futuro. Anche la Commissione stessa ha a cuore le PMI e riconosce il ruolo centrale di queste categorie in Europa, quindi auspichiamo che oltre ad un riconoscimento ciò si traduca in atti concreti.

Federaicpa si rammarica che le tesi da essa esposte siano state ad oggi inascoltate. Abbiamo chiesto di avviare uno studio specifico alla Commissione per il settore e non è stato fatto. Non solo. La Commissione si sta basando su uno studio della *London Economics* basato sugli anni 2005 – 2006. In particolare il 2006 è stato un anno molto positivo per il settore automobilistico. Sarebbe come – mi sia consentito l'esempio – se gli americani parametrassero oggi la loro sicurezza interna con studi antecedenti l'11 settembre del 2001. È completamente assurdo: il mondo è cambiato rispetto a quello studio; eppure la Commissione sta ancora utilizzando quei dati.

Abbiamo anche chiesto alla Commissione europea un'audizione delle parti interessate; abbiamo fatto presente che il mancato rinnovo del Rego-

lamento specifico travolgerà inevitabilmente la delicata disciplina dei rapporti tra costruttori e concessionari, ragion per cui abbiamo chiesto una ridefinizione degli stessi. Infatti, nel settimo paragrafo si chiede di tenere conto del codice di condotta proposto dalle associazioni dei costruttori automobilistici (ACEA, JAMA), relativo a determinate buone pratiche commerciali che i costruttori automobilistici si impegnano ad applicare in modo da agire in buona fede nell'esecuzione dei loro obblighi contrattuali nei confronti dei propri concessionari e riparatori autorizzati.

Federaicpa ha presentato una propria proposta di codice di condotta che secondo noi risponde meglio alle specifiche preoccupazioni dei concessionari. Questa nostra proposta è stata del tutto ignorata dalla Commissione, al pari di quella presentata da CECRA, che al livello europeo rappresenta gli interessi delle imprese di distribuzione e assistenza automobilistica. Il silenzio della Commissione al riguardo è tanto più difficile da comprendere in quanto c'è il rischio che taluni comportamenti dei fornitori possano provocare restrizioni della concorrenza. La nostra proposta andava proprio in questa direzione proconcorrenziale, ovvero al fine di alimentare una maggiore concorrenza.

Abbiamo poi i criteri di progressività. Nel passaggio alla nuova disciplina la Commissione si è resa conto che non poteva agire di impulso e quindi ha fissato al 1° giugno 2013 l'applicazione del nuovo Regolamento, però solo limitatamente alla vendita o alla rivendita degli autoveicoli nuovi. Per la post vendita, quindi per l'assistenza, questo Regolamento entra in vigore il 1° giugno 2010. Abbiamo chiesto che ci fosse un ripensamento in questo senso perché, poiché il contratto di vendita e quello di assistenza sono simbiotici, l'applicazione delle nuove regole rende inevitabile tra tre anni l'apertura di nuovi negoziati aventi lo stesso oggetto. Inoltre, è prevedibile che il contesto economico tra tre anni sarà completamente diverso, ragion per cui ritenevamo preferibile che fosse spostato anche il termine del 1° giugno 2010 al 2013.

Anche se non è la sede più idonea, vorrei poi fare un accenno agli incentivi alla rottamazione, solo per fare presente che stiamo vivendo una situazione veramente drammatica. A fine anno scorso il Governo aveva più volte e in più occasioni enunciato che ci sarebbe stato un rinnovo degli incentivi in misura più bassa. Quindi, abbiamo registrato un rallentamento degli ordini perché i clienti pensavano che gli incentivi sarebbero stati erogati anche nel 2010. Poi, abbiamo avuto un «buco», che si è protratto quasi due mesi, durante i quali purtroppo sono circolate informazioni contrastanti. Quest'anno, rispetto all'anno scorso, almeno fino ad ora, gli ordini si sono contratti del 50 per cento.

Faccio presente che noi occupiamo 173.000 addetti e quindi, poiché si prevede per quest'anno un calo del mercato pari al 20 per cento, si prefigura una situazione particolarmente critica: è come se «fosse in ballo» la chiusura di dieci stabilimenti come Termini Imerese perché solo noi perderemmo 10.000-15.000 addetti; peraltro, queste persone non sarebbero neanche coperte dagli ammortizzatori sociali, giacché le nostre aziende impiegano mediamente meno di 50 addetti.

Colgo, pertanto, l'occasione per chiedere maggiore attenzione su questi temi.

In conclusione, vorrei proporre alla 10^a Commissione permanente del Senato di mettere al più presto in calendario una nuova audizione, al fine di ascoltare la Federazione che rappresento sui problemi che in Italia attanagliano la nostra categoria, *in primis* di carattere fiscale, ma anche in relazione al mercato delle aziende, ad alcune aberrazioni del sistema di calcolo dell'IVA, alla parziale deducibilità degli interessi passivi, all'IRAP quanto mai iniqua per il nostro settore o all'estensione degli ammortizzatori sociali ai nostri dipendenti (come già accennato).

Anche in questa sede, chiediamo con forza l'istituzione di un tavolo di lavoro permanente dove i concessionari italiani – che rappresentano il 6 per cento del prodotto interno lordo italiano – possano assumere la dignità di «parte sociale».

Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio per l'attenzione e resto a disposizione per eventuali chiarimenti.

GRANAIOLA (PD). Presidente, in una intervista, il dottor Pavan Bernacchi ha affermato che gli incentivi rappresentano una sorta di *doping* per il mercato e che per il settore automobilistico sarebbe stato necessario adottare innanzi tutto una *exit strategy*. A mio avviso, però, se gli incentivi sono un *doping*, il problema non si può risolvere con una *exit strategy*.

PAVAN BERNACCHI. Senatrice Granaiola, lei ha ragione, ma si pone un problema di programmazione. Infatti, nel momento in cui si sceglie di usare questa forma di *doping* del mercato, bisogna avere presente anche il modo per uscirne; non si può interrompere l'erogazione degli incentivi al settore automobilistico semplicemente «girando un interruttore».

Cito l'esempio dell'Afghanistan: se all'inizio dell'anno si inviasse un contingente di un milione di militari e poi il 31 dicembre di quello stesso anno se ne ordinasse il rientro, non si risolverebbe niente, perché i talebani riprenderebbero il controllo del territorio. Lo stesso discorso vale per gli incentivi: se l'obiettivo è solo quello di sostenere il mercato, bisogna pensare anche alla diminuzione graduale degli incentivi. Pertanto, sarebbe stato veramente d'aiuto se le risorse disponibili – non altre aggiuntive – fossero state distribuite in un arco temporale diverso o comunque con una «scalettatura» differente.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Pavan Bernacchi per il contributo offerto ai lavori della Commissione, che risulterà assai utile al relatore per la predisposizione del documento conclusivo.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15.

